



جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

Naif Arab University For Security Sciences

النقل البحري والاجرام المنظم

"التسلل إلى السفن"

أ. مدحت عباس خلوصي

٢٠٠٣ م

النقل البحري والإجرام المنظم
(التسلل إلى السفن)

أ. مدحت عباس خلوصي



النقل البحري والإجرام المنظم (التسلل إلى السفن)

زاد عدد المتسللين الذين يتسللون خلسة إلى السفن بقصد الهروب من دولهم بطريق البحر بمعدل خطير . وذلك بسبب التقدم الهائل في وسائل الاتصالات في أيامنا هذه . وقد أوضحت الإحصاءات التي قدمتها نوادي الحماية والتعويض (P&I) إن حوالي ٥٠٠ حادثة تسلل تقع سنوياً وهذه الحوادث يترتب عليها تسلل عدد يتراوح بين ١٠٠٠ إلى ١٢٠٠ متسلل سنوياً . هذا بالنسبة لأعداد المتسللين إما بالنسبة للتكاليف التي تتحملها هيئات الحماية والتعويض سنوياً فقد أوضحت التقارير المقدمة من هيئات الحماية والتعويض إن هذه الحوادث تكلفهم مليوني دولار أمريكياً سنوياً . وأنه بالإضافة إلى هذه التكاليف تتحمل هذه الهيئات ضياع الوقت والمجهود لحراستهم وترحيلهم إلى الموانئ التي تسللوا منها .

ويرجع الهروب إلى أسباب سياسية أو اقتصادية ، فقد زادت طموحات الناس في البلاد الفقيرة وزادت تطلعاتهم للتخلص من هذا الفقر والبحث عن حياة رغدة في البلاد المتقدمة ذات المستوى المعيشي العالي .

كذلك فالتعارض بين الدول حول العالم زاد وزادت معه أعداد المهاجرين كما أن كثيراً من الدول التي كانت في الماضي تستقبل المهاجرين أصبحت الآن حذرة وتفرض سيطرة صارمة على المهاجرين وبخاصة المتسللين منهم .

الموانئ مصدر التسلل

يشيع التسلل من موانئ غرب إفريقيا ونماذج هذه الدول نيجيريا وغانا وزائير أو تنزانيا. المتسللون من هذه الجنسيات يهربون حاملين أوراق تحقيق شخصية ليبيرية وهؤلاء عادة يهاجرون بحثاً عن الثراء والحياة الرغدة في أوروبا أو أمريكا. وتعد دكار في السنغال أفضل الموانئ للتسلل إلى السفن وذلك لقرب هذه الموانئ من أوروبا، حيث تقل رحلة السفينة عن ثمانية أيام.

كما أن الموانئ التي يسهل فيها التسلل هي تلك الموانئ التي ينتشر بين العاملين بالميناء تقاضي الرشوة، وتلك الموانئ التي يستعمل فيها الصيادون الزوارق الطويلة التي تسيّر بالمجادف أو الذين يسعون للعمل كعمال شحن وتفريغ لغرض الهروب. وأغلب المتسللين من عمال الشحن والتفريغ يهربون على ظهر السفن من موانئ لوم في الكاميرون ولاجوس في نيجيريا. وهذه الموانئ تعاني من مشكلة التسلل المنتظم منها.

وليست موانئ غرب إفريقيا هي الموانئ الوحيدة التي تعد مصدراً للتسلل بل إن هناك موانئ أخرى في أوروبا مثل انتورب وزيرج في بلجيكا وميناء الهافر بفرنسا وميناء لشبونه في البرتغال يتسلل منها عدد من الرومانيين وآخرين للهروب على السفن إلى كندا داخل حاويات.

والتسلل من كولومبيا بسبب مشكلة إضافية وخطيرة ذلك إن واقعة التسلل توقع السفينة في مأزق جنائي حيث أن المتسللين من كولومبيا غالباً ما يحملون معهم مادة الكوكايين. ويخول للسلطات الكولومبية إبقاء السفينة في الميناء لغرض التفتيش إذا وجدت السلطات أي متسلل أثناء

التفتيش . وفوق ذلك إذا لم يبذل الربان العناية العادية لمحاربة منع هذه الجريمة سيتسبب في حجز السفينة بواسطة السلطات . إما إذا طلب المالك من سلطات البوليس التفتيش لاكتشاف المواد المخدرة يفرج عن السفينة بسرعة بقدر الإمكان ولا يجوز مصادرة السفينة .

بالنسبة للموانئ الصينية لم يكن القانون السابق يسمح للمتسلل بمغادرة الموانئ الصينية أما الآن فقد سبب التغيير في القانون السماح للمتسللين بمغادرة الميناء .

وقد أوضحت بعض التقارير أن عشرين متسللاً وصلوا إلى ميناء فالنسيا على ظهر ست سفن مختلفة خلال اسبوع واحد . والجامع بين هذه السفن إنها جميعاً كانت مبحرة من موانئ غرب إفريقيا .

وهناك موانئ إسبانية أخرى قررت أنه قد وصل إليها نفس العدد من المتسللين تسللوا من شمال ووسط وغرب إفريقيا .

عدم حمل المتسلل أي أوراق

عادة لا يحمل المتسلل أي أوراق تثبت شخصيته ، بل إنهم يعتمدون التخلص من أوراقهم قبل الصعود على السفينة ، كما أنهم يطالبون بحق اللجوء السياسي عند وصولهم إلى الميناء المقصود .

في ألمانيا إذا وصل المتسلل إلى أحد الموانئ الألمانية على ظهر سفينة بقصد دخول ألمانيا دخولاً غير قانوني وطلب حق اللجوء ما هو الإجراء الذي يتخذ؟ . عادة ما يأتي المتسلل إلى ألمانيا صدفة لدرجة إن طلب اللجوء يحدث عرضاً . إذا طلب المتسلل اللجوء سيبحث طلبه بواسطة مكتب الأجانب .

طرق التسلل

حذر أعضاء BIMCO الذين يعملون كوكلاء موانئ في موانئ غرب أوروبا من الأشخاص الذين يتخذون من العمل وظيفة على السفينة كأحد طاقم السفينة كخدعة حتى يمكنه دخول موانئ غرب أوروبا. وقد أوضحت التقارير أن حوادث من هذا النوع وقعت في عام ١٩٩٣ م في موانئ الدانمارك والسويد والمانيا والمملكة المتحدة وانتقلت في وقت قريب إلى بلجيكا. والطريقة التي تمت هذه الخدعة عن طريقها نصفها كالاتي:

استلم وكيل الميناء إرشاداً بأن الشركة الملاحية التي ظهرت بعد ذلك أنها شركة زائفة بأن السفينة Katerina ستصل إلى انتورب خلال إجازة الكريسماس وأن السفينة تعاني من عطل بالماكينات. ووصل إلى انتورب خمسة من البحارة الباكستانيين وستة بحارة من سريلانكا بالطائرة للعمل على السفينة ولكن لم تصل السفينة واختفى البحارة الأحد عشر.

وفي أحوال التسلل الانفرادي يتسلل الفرد البائس بطريقة مختلفة حيث يختبئ في الميناء ويترصد منتظراً الفرصة المناسبة للتسلل إلى السفينة ويختبئ بعيداً عن الأنظار في مكان منعزل وركن مظلم وقد ظهرت الآن محاولات أكثر تنظيماً للتسلل. وتتم هذه الطرق المنظمة بمساعدة وكالات لترحيل المتسللين، وهذه الوكالات تقوم بعمل دراسة لنماذج التجارة ودراسة لأمن الميناء ويكون لهذه الوكالات رأس المال اللازم لرشوة العاملين بالميناء حتى يغضوا أطرافهم عما يحدث.

وإحدى طرق التسلل الأكثر شيوعاً الآن هي التسلل داخل حاويات مثل ذلك حادثة التسلل إلى إحدى سفن الحاويات التي شحنت من ميناء

ريوهاينا (Rio Haina) حاويات فارغة وقد تم تفتيش جميع الحاويات وتم إغلاقها قبل الشحن . هذا بالإضافة إلى التفتيش الذي قام به طاقم السفينة قبل الشحن كما قام الطاقم بتفتيش السفينة لمدة ثلاث ساعات قبل الإبحار ، كانت السفينة قاصدة ميناء سان جوان (Sanjuan) للتموين بالوقود . بعد عشر ساعات من إبحارها تم العثور على ١٦ متسللاً جميعهم من عمال الشحن والتفريغ تسللوا من ميناء Rio Haina واختبئوا في حاوية حجم ٤٠ قدم مفتوحة السقف وستفت كطبقة أولى . ويبدو أنهم تسلقوا جانب الحاوية واختبئوا تحت الغطاء قبل الشحن .

طرق دفع المتسلل إلى الخروج

في الموانئ المسماة بالموانئ عالية الخطورة أو في الحالات التي يعتقد بوجود هارين داخل حاوية تستخدم الطرق الآتية لإجبارهم على الخروج . أولى هذه الطرق هي طريقة الطرق على الحاوية أو باستعمال صفارات ذات نغمات صاخبة أو بواسطة أحداث ضوضاء عالية داخل الحاوية أو بتسليط خرطوم مياه ذي ضغط عال داخل المكان الذي يتوقع إختباء المتسلل فيه . أما الطريقة الثانية لإجبار المتسلل على الخروج من مخبئه فتتم باستعمال قنابل الدخان التي تطلق دخاناً غير سام . كما تستعمل طريقة ثالثة بدفع هواء مضغوط خلال خطوط إطفاء الحريق (خلال نظام الإطفاء بغاز ثاني اكسيد الكربون) على السفينة . على أنه في جميع الأحوال السابقة يراعي عدم إصابة المتسلل . ولا شك أنه من المحتمل أن يصاب المتسلل عند استعمال هذه الطرق على أن هناك طريقة أخرى أخيرة وهذه تعرف بالطريقة السيكلوجية وتتم هذه الطريقة بالإعلان بصوت مرتفع عن العلم بوجود المتسلل وأن مكانه معروف والتصريح بصوت مرتفع أن العنبر أو القطاع

والمكان المختبئ فيه المتسلل سيتم تبخيره بخلط غاز السيانور مع حامض الكبريتيك . أو الإعلان عن نشوب حريق مع إطلاق إشارة مراكز الحريق للتمويه . وآخر الطرق السيكلوجية المعروفة هي استعمال طريقة بإغراء المتسلل على الاستعداد لمنحه حق اللجوء إذا طلب هو ذلك .

لا شك أن بعض الطرق السابق لنا ذكرها وهي طريقة الطرق أو استعمال قنابل الدخان أو الصفارات العالية قد تسبب إصابة المتسلل وعلى ذلك يعد ذلك إجراء غير إنساني .

خطورة المتسللين على السفينة

من الأخبار السيئة التي يجزع ربان السفينة عند سماعها هو تبليغه بوجود متسللين على السفينة ، وهذا الجزع أو ضحه أحد الربابنة الذين اكتشفوا متسللين على السفينة فذكر أحدهم إنه أثناء إبحار السفينة في البحر اكتشف على سفينته عدداً من المتسللين يقدر بثلاثة أمثال عدد طاقم السفينة لذلك تخوف الربان من محاولة استيلاء هذا العدد الضخم على السفينة . كما أنه حتى في حالة عدم نية استيلاء المتسللين على السفينة فالطعام على السفينة لن يكفي هذا العدد الكبير من المتسللين .

المشاكل التي ستواجهها السفينة

تواجد المتسلل على السفينة يسبب عدة مشاكل وصعوبات إذ يصبح المتسلل عبئاً على السفينة حيث يتعين على ربان السفينة إعادته إلى الميناء الذي تسلل منه ويتم ذلك على نفقة مالك السفينة وهذا الأمر ليس بهذه السهولة حيث قد ترفض سلطات الموانئ نزول هذا الشخص من السفينة

لترحيله إلى الميناء الذي تسلل منه خشية هروبه أثناء الترحيل . كما قد يتصادف أثناء إبحار السفينة أن تتقابل مع سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك ومتجهة إلى الميناء الذي تسلل منه المتسلل فيقرر ربان السفينة نقله من سفينته إلى السفينة الأخرى ويطلب من ربان السفينة الأخرى تسليمه إلى سلطات الميناء الذي تسلل منه المتسلل ولا ينكر أي منا خطورة القيام بعملية نقل المتسلل من سفينة إلى أخرى في عرض البحر . كما إنه إذا قرر الربان الرجوع إلى الميناء الذي تسلل منه المتسلل لتسليمه يعد هذا الرجوع انحرافاً غير مشروع عن خط السير وهذا الانحراف بدوره سيسبب تأخير السفينة عن الوصول إلى الميناء المقصود . وبالتالي سيتحمل المالك التعويضات عن الاضرار التي سببها هذا التأخير ، كما إنه إذا كانت السفينة مؤمناً عليها تأميناً بالرحلة سيعد الانحراف غير المشروع سبباً لإبطال وثيقة التأمين ، حيث أنه عند تحديد وثيقة التأمين لخط السير وخرجت السفينة عن هذا المسار يعد هذا الخروج انحرافاً غير مشروع . كما أن جميع سندات الشحن ومشارطات الإيجار بالرحلة لا تجيز الانحراف غير المشروع عن خط السير .

هذا بالإضافة إلى النفقات التي سيتكبدها مالك السفينة مثل نفقات إطعام المتسلل وتقديم الرعاية الطبية وتقديم الملابس له مع ما ستتكبده السفينة من بدل ساعات عمل إضافية لحراسة المتسلل ونفقات الاتصالات ونفقات إقامة المتسلل في البر ونفقات المترجم وأدوات السلامة الإضافية التي يتعين أن تزود بها السفينة عند إجبارها على إبقاء المتسلل عليها وإبحارها به .

مسئولية مالك السفينة

هروب المتسلل يرجع إلى خطأ وتقصير ربان السفينة في الحراسة والمراقبة والتفتيش ، إذا كان يتعين عليه تفتيش جميع أجزاء السفينة بالإضافة

إلى تفتيش جميع قطاعات البضائع بعد انتهاء أعمال البضائع . وكان عليه واجب إعداد كشف مراجعة يحتوي على البنود التي يتعين مراجعتها والتفتيش عليها ويشمل جميع أماكن الإعاشة والمناطق دائمة الغلق أثناء وقوف السفينة بالميناء .

إذا استمرت أعمال البضائع إلى لحظة الإبحار تؤخر السفينة ويجري التفتيش أما إذا لم تسمح السلطات ببقاء السفينة بالميناء فيتم إجراء التفتيش بمجرد مغادرة السفينة للرصيف وهذا يسمح للطاقم بتفتيش السفينة وانزال المتسلل إذا عثر عليه قبل مغادرة السفينة للميناء .

في بعض الموانئ المعروفة بهروب المتسلل منها يقع على مالك السفينة ومستأجرها مسؤولية توظيف طاقم خاص متخصص لتفتيش السفينة ومساعدة طاقم السفينة في عملية التفتيش قبل الإبحار تجنباً للصعوبات التي ستعرض لها السفينة .

بالإضافة إلى ما سبق تقع على ربان السفينة مسؤولية إنارة السفينة مع تركيز الإنارة حول السفينة من الخارج لمنع التسلل إلى السفينة وذلك تجنباً لتوقيع الغرامات على السفينة .

غياب الاتفاقيات الدولية

حتى الآن لا توجد اتفاقية دولية نافذة تحدد كيفية إنزال المتسلل من السفينة وفي أي ميناء سيتم إنزاله بعد اكتشافه . كما أنه لا توجد أي إرشادات لربابنة السفن أو السفن أو ملاكها أو الحكومات أو الموانئ عن الإجراءات التي يتعين اتخاذها إذا اكتشف المتسلل على ظهر السفينة . لذلك حتى الآن الأمر متروك لمطلق تقدير ربان السفينة ، أما إذا كانت هناك أوامر مستديمة

من مالك السفينة عن الإجراءات التي يتعين اتخاذها عند اكتشاف متسلل على السفينة هنا سيتبع ربان السفينة هذه الأوامر وهذه الأوامر في حد ذاتها لا تستند إلى أي قوانين أو اتفاقيات دولية أي إنها هي الأخرى ترجع إلى تقدير مالك السفينة .

كما أنه في أحيان أخرى عند غياب هذه الأوامر المستديمة من المالك يلجأ ربان السفينة إلى الوكيل الملاحي في ميناء الوصول طلباً للنصيحة ، كذلك فهناك تباين بين القوانين المختلفة للدول في هذا الشأن . وعلى ذلك نستنتج من المناقشة السابقة أن هناك تبايناً بين تصرف كل من ربان السفن ولا نستطيع أن نقول أن المجتمع الدولي لم يبحث هذه المشكلة فقد بحث مشكلة المتسللين في سنة ١٩٥٧ وعقدت اتفاقية دولية في بروكسل في هذه السنة إلا أن هذه الاتفاقية لم تحصل على الموافقة والتصديق الكافي من الدول وذلك حتى تدخل محل التنفيذ .

أثر غياب القواعد الدولية

كان لغياب القواعد الدولية في شأن مشكلة المتسللين آثاراً غير إنسانية فالصحف تروي لنا كيف أن بعض ربانة السفن عند اكتشافهم متسللاً على السفينة يلقونه في البحر هذا الخبر قرأناه في الصحف وسمعناه من بعض الربانة والضباط . فليس هناك أبشع من هذه الجريمة التي يلجأ إليها حفنة قليلة من ربانة السفن . ذلك لأنه عند اكتشاف المتسلل على السفينة ستدور مناقشات ومفاوضات طويلة بين مالك السفينة وسلطات دولة الميناء حول إنزال المتسلل وترحيله من هذا الميناء حيث سترفض سلطات الميناء هذا الطلب وفوق ذلك ستلزم ربان السفينة بإبقاء المتسلل على السفينة مع تحميل ربان السفينة المسؤولية في حالة هروب المتسلل . وقبل مغادرة السفينة الميناء

تتحقق السلطات مع بقاء المتسلل على السفينة ولا شك أن هذا الإجراء يشكل عبئاً على السفينة وقد سبق لنا ذكر هذه الأعباء .

بالإضافة إلى ذلك إذا عجزت السفينة عن إنزال المتسلل في أي ميناء سيبقى على السفينة إلى الأبد . وقد أثبتت الحياة العملية حالات كثيرة يظل فيها المتسلل لصيقاً بالسفينة وعند بيع السفينة يشتريها المالك الجديد محملة بما عليها من متسللين .

مسئولية سلطات ميناء التسلل

لا شك أن سلطات ميناء التسلل مشتركة مع مالك السفينة في التقصير الذي سبب هروب المتسلل فسلطات ميناء التسلل هي الأخرى قصرت في حراسة وتفتيش السفينة قبل الإبحار . ورغم ذلك فهذه السلطات تلقي اللوم دائماً على السفينة وتتهم السفينة بالتواطوء مع المتسلل .

وأفضل الطرق لتجنب مسؤولية سلطات الميناء هو تأمين الحاويات بزيادة الحراسة والدقة في التفتيش وإحكام أغلاق الحاويات وفحص الحاوية قبل الشحن ، وكذلك فحص الحاويات الفارغة قبل شحنها على السفينة ، فإذا قصرت سلطات الميناء في ذلك عدت مسؤولية .

واجبات سلطات الموانئ الأخرى

عند تبليغ الربان بوجود متسلل يلزم تعيين مراقبين للمتسلل ويتحمل الربان مسؤولية هروب هذا المتسلل . كما يتعين على سلطات الموانئ أن تضع إرشادات لربابنة السفن بالتبليغ عن أي متسلل على السفينة وفي حالة وجود متسلل يتعين على السلطات الساحلية إصدار بطاقة للمتسلل للسفر بواسطتها إلى الميناء الذي تسلل منه .

مقترحات الدول لحل مشكلة التسلل

تقدمت المملكة المتحدة وغرفة الملاحة الدولية بمقترحات إلى المنظمة البحرية الدولية هذه المقترحات وضحت مسؤوليات جميع الأطراف الذين سيواجهون المتسلل وضمت هذه المقترحات مسؤوليات ربان السفينة ومالك السفينة ومستأجرها وسلطات الدولة التي سيرحل منها الهارب وكذلك مسؤوليات الدولة التي تسلل منها الهارب ومسؤولية دولة جنسية الهارب وكذلك مسؤولية دولة علم السفينة ومسؤولية الدول التي سيبحر خلالها الهارب أثناء رحلة الترحيل .

قرار المنظمة البحرية الدولية رقم أ ٨٧١ (٢٠)

نظراً لاختلاف التشريعات المحلية لكل دولة عن باقي الدول الأخرى وذلك فيما يتعلق بكيفية مواجهة ظاهرة التسلل . لذلك من الصعوبة وضع قرار يضم الإرشادات الواجب اتباعها لمواجهة ظاهرة التسلل إلا أنه بالرغم من ذلك يمكن وضع مبادئ عامة أساسية يمكن تطبيقها وهذا ما احتواه قرار المنظمة البحرية الدولية رقم أ ٨٧١ (٢٠) .

وكما سبق أن ذكرنا في هذه الورقة غالباً ما يدخل المتسلل إلى الدولة بدون جواز سفر أو أي مستندات بل يعتمد لتمزيق هذه الأوراق حتى لا تعرف شخصيته أو الميناء الذي قدم منه . وعلى ذلك تعد هجرته غير مشروعة . ولا نستطيع هنا أن نضع قاعدة قانونية عن الإجراء الذي ستتخذه الدولة التي دخلها المتسلل وذلك عندما يطالب المتسلل بحق اللجوء وعلى ذلك فما زال الأمر متروكاً للدولة التي دخلها المتسلل وقانونها الوطني . فإذا كان قانونها يسمح بمنح حق اللجوء سيمنح امتياز الهجرة

ويعامل المتسلل المطالب بحق اللجوء طبقاً لمبادئ الحماية الدولية المنصوص عليها في قرار المنظمة البحرية الدولية عاليه ، ويتطلب قرار المنظمة البحرية الدولية التعاون بين مالك السفينة وسلطات الميناء لمواجهة ظاهرة التسلل . وعلى السلطات المحلية متابعة ظاهرة التسلل وذلك تجنباً للخسائر الناشئة عن هروب المتسلل ، وعليها أن تسمح برجوع المتسلل الذي عرفت شخصيته إلى موطنه ، وكذلك الحال بالنسبة للشخص الذي له حق إقامة في دولة معينة حيث يعاد إلى هذه الدولة . بينما على الدولة التي تسلل منها المتسلل الموافقة على عودته خلال فترة حسم مسألة معرفة شخصيته .

وقد تطلب القرار علاج مشكلة معاناة ربانة السفن وملاك السفن من بقاء المتسلل على السفينة إلى ما لا نهاية . وتطلب القرار اتخاذ جميع الجهود لتجنب حالات بقاء المتسلل على السفينة بدون حدود .

استنتاجات:

- ١ - إذا عرفت السلطات على شخصية المتسلل والميناء القادم منه يسهل حل مشكلة المتسلل لذلك يتعين تفتيش ملابس المتسلل وكل ما في حيازته للتعرف على الدولة التي قدم منها أو الميناء الذي تسلل منه .
- ٢ - يتعين على السلطات بعد التعرف على شخصية المتسلل أن تسمح برجوعه إلى وطنه .
- ٣ - على سلطات الدولة التي تسلل منها المتسلل الموافقة على عودته حتى تحسم مسألة معرفة شخصية المتسلل .
- ٤ - على سلطات الدولة تسهيل عملية ترحيل المتسلل تجنباً لمشكلة بقاءه على السفينة إلى ما لا نهاية .

- ٥ - على الدول الساحلية المتعارف عنها بأنها موانئ خطرة أي مركزاً للتسلل أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتفتيش السفينة وكذلك الحاويات قبل إغلاقها وأن يتم الإغلاق بحضور مفتش من الدولة الساحلية .
- ٦ - التعاون بين مالك السفينة وسلطات الميناء لمواجهة ظاهرة التسلل .
- ٧ - على ربان السفن عمل كشف مراجعة بالأمكن الذي يتعين عليهم مراجعتها قبل مغادرة الميناء Check List .
- ٨ - الحاجة ملحة إلى اتفاقية دولية تغطي مشكلة التسلل .

المراجع

المراجع

Peter Roberts. Watch Keeping & Cargo Management in Ports
Publisher.p.130-132.

IMO.News.

IMO Resolution A 871(20).

BIMCO Bulletin.Vol 89 No 1.94,p.41-43.